



## **Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### **Trassengebühren der DB-AG**

Ich frage die Landesregierung:

1. In der 12. Sitzung des Schleswig-Holsteinischen Landtages (29.09.2000, Plenarprotokoll S. 879) sprach der Abgeordnete Karl-Martin Hentschel davon, dass das Land Schleswig-Holstein jährlich 215 Mio. DM an Trassenpreisen an die DB-AG zahlt.

Entspricht dieser Betrag den wirklichen Zahlungen des Landes Schleswig-Holstein an die DB-AG und für welches Jahr gelten sie?

Wenn nein: Wie hoch sind die jährlichen Zahlungen tatsächlich?

Die DB Netz AG erhält in Schleswig-Holstein Trassennutzungsentgelte vom Schienenpersonennah-, Schienenpersonenfern- und Güterverkehr.

Nur die Trassenpreise des SPNV werden vom Land als Aufgabenträger finanziert und zwar über den mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich regel-

ten Ausgleichsbetrag pro Zugkilometer. Dieser ist Ergebnis einer landesweiten Gesamtbetrachtung aus Fahrwegnutzung, Fahrzeug- und Personalkosten etc. saldiert mit Erlösen, die durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA im Rahmen der 1. Revision der DB AG erfolgte. Konkrete Rückschlüsse auf die im Ausgleichsbetrag des Landes an die DB Netz AG enthaltenen Infrastrukturbenutzungsgebühren sind daher nicht möglich.

Über die Gesamttrasseneinnahmen einschl. Güter- und Schienenpersonennah- und – fernverkehr liegen der Landesregierung keine Daten der DB Netz AG vor.

2. Wie ist die Entwicklung der Trassenpreise für die einzelnen Jahre (1998 bis 2001)?

Siehe Antwort zu Frage 1.

In dem besagten Zeitraum liegen zwei Änderungen des Trassenpreissystems: Im Mai 1998 wurde das zweistufige System "TPS 98" (Infracard und Variopreis); ab 1.1.2001 wird ein neues Trassenpreissystem "TPS 2001" eingeführt, das jedoch noch nicht von der DB Netz AG veröffentlicht wurde! Aussagen zu Veränderungen sind daher nicht möglich.

Im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung von SPNV-Leistungen ist zukünftig eine Kostentransparenz herstellbar, von diesem Instrument hat das Land Schleswig-Holstein bisher, wie kaum ein anders Land, Gebrauch gemacht. Ergebnis dieser Ausschreibungen ist die Vergabe von Verkehrsleistungen auf Basis neuer Verkehrsverträge, die eindeutige Kostenzuordnungen und -transparenz für die im Ausgleichsbetrag enthaltenen Trassenpreise zulassen.

Für die am 5.11.00 aufgenommenen Verkehrsleistungen des "Netz Nord" (Kiel – Husum – Bad St. Peter-Ording, Regionalbahn Neumünster – Kiel, Kiel – Flensburg) und die Strecke Heide – Büsum sind daher künftig eindeutige Aussagen zur Höhe und Entwicklung der Trassenpreise möglich.

3. Trifft es zu, dass von dem in 1) genannten Betrag jährlich
  - a) 160 Mio. DM für die Regionalzüge,
  - b) 35 Mio. DM für den Fernverkehr und
  - c) 20 Mio. DM für den Güterverkehr gezahlt werden?

Siehe Antwort zu Frage 1.

4. Wenn dies nicht zutrifft, wie werden die Mittel verwandt?

Entfällt

5. Ist es zutreffend, dass die vom Land Schleswig-Holstein jährlich gezahlten Tras-  
senpreise an die DB-AG höher sind, als die für den Unterhalt der DB-Strecken in  
Schleswig-Holstein eingesetzten jährlichen Mittel?

Die Landesregierung hat keine Kenntnis über die Aufwendungen der DB Netz AG für den Streckenunterhalt in Schleswig-Holstein. Derartige Angaben werden von der DB Netz AG als interne Unternehmensdaten eingestuft und unterliegen auch nicht der Kontrolle des Landes. Die Kosten für den Unterhalt einer Strecke werden durch zahlreiche Faktoren (z.B. technische Ausstattung, Alter der Anlagen, topographische Gegebenheiten/Kunstbauwerke, Nutzungsintensität etc.) bestimmt, die auch keine pauschalen Aussagen zulassen.

6. Wie hoch sind die von der DB-AG zum Unterhalt der Strecken in Schleswig-Holstein tatsächlich jährlich eingesetzten Mittel (Bitte Jahresangaben für 1998 bis 2001.)?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Sind die von der DB-AG eingesetzten Mittel nach Ansicht der Landesregierung ausreichend oder gibt es hier eine Diskrepanz?

Wenn ja: Wie hoch sind dann die notwendigen Mittel anzusetzen?

Nach Auffassung der Landesregierung reichen die derzeit von der DB AG durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen im Streckennetz nicht aus, um den dauerhaften Erhalt einer guten Infrastrukturqualität zu gewährleisten (z.B. Beseitigung von Langsamfahrstellen). Das Land fordert von der DB AG daher eine stärkere Berücksichtigung der schleswig-holsteinischen Strecken beim Erhalt und Ausbau ihres Streckennetzes sowie eine effizientere Verwendung der Mittel.

8. Wie wird der notwendige Unterhaltsaufwand ermittelt?

Vergleiche Antwort zu Frage 5.

9. Wenn die DB-AG weniger Mittel in Schleswig-Holstein in den Unterhalt der Trassen steckt als sie an Trassenpreisen von Schleswig-Holstein erhält: Warum duldet die Landesregierung Schleswig-Holstein diese Mehrzahlungen, die nicht dem schleswig-holsteinischen DB-Netz zugute kommen und wofür werden diese verwendet?

Siehe Antwort zu Frage 5.

Dem Trassenpreissystem der DB Netz AG liegen bundesweite Durchschnittskosten zugrunde, eine streckenspezifische Trassenpreisbildung ist im derzeitigen Trassenpreissystem nicht vorgesehen. Unternehmensinterne Daten zu Kosten- und Erlösstruktur der Strecken werden zudem von der DB Netz AG nicht veröffentlicht.

Unter den Rahmenbedingungen der derzeitigen Monopolstellung der DB Netz AG bleiben den Ländern kaum Handlungsmöglichkeiten.

10. Gibt es Verhandlungen, diese Diskrepanz zwischen gezahlten Trassenpreisen und tatsächlich in Schleswig-Holstein investierten Unterhaltsausgaben der DB-AG abzubauen?

Wenn ja:           Wie ist der Stand solcher Verhandlungen?

Wenn nein:       Warum nicht?

Das Land und die DB Netz AG befinden sich u.a. in Gesprächen über die Regionalisierung von Teilnetzen der Schieneninfrastruktur; Ergebnisse liegen z.Zt. noch nicht vor. Das Land fordert in diesem Zusammenhang von der DB Netz AG Kostentransparenz bezüglich der Infrastruktur.